



## 公民黨對香港國際機場 2030 規劃大綱的初步意見書

香港機場管理局在 2011 年 6 月發表《香港國際機場 2030 規劃大綱》，諮詢公眾意見。鑑於政府及機管局公佈的資料不全，公民黨只能基於現有資料發表初步意見如下：

基本立場：

1. 公民黨認為本港機場及航運業是香港未來發展的重要一環，維持機場及航運業的競爭優勢不僅對經濟發展有重要意義，更對於保持香港的國際聯繫和文化視野起著關鍵的作用。
2. 香港機場未來發展的選項必須符合可持續發展原則，即一方面促進經濟發展，亦同時能提升環境質素和滿足社會公義的要求。
3. 由於機場發展是投資鉅大和對經濟、就業和民生影響深遠的基建項目，特區政府有責任統籌各有關政策局、部門和各公營機構（包括機管局和港鐵），開誠佈公，嚴格按照《里約宣言》的指引，將所有可能選項和正反論據全部公開，避免讓少數利益相關者壟斷資料或發言權，賦權公民社會積極投入尋找共識，才能促成有效的公眾參與和令社會大眾信服的公平決策。

關鍵資料：

經過個多月來的討論，公民黨認為政府和機管局必須從速補足下列資料和回應質疑，始能令諮詢過程繼續推前：

1. 公開《香港國際機場 2030 規劃大綱》（「大綱」）所有有關的顧問研究和報告全文，包括「大綱」內列出的 9 份顧問報告和未有列出的相關報告；
2. 香港確要保持航空的競爭力，但擴建機場是否唯一或最有效手段？赤鱸角機場是否可以騰籠換鳥，改良航班、航權、空域、空管技術和產業組合，維持優勢和增加產值？為甚麼這些不同手段的可行性沒有在「大綱」內詳細交待？
3. 政府曾否獨立探討上述「聰明增長」(smart growth)的選項，而非單純倚賴機管局作為利益相關者的意見？如有，請公開研究報告；如沒有，政府會否從速開展研究，作為選項諮詢市民？

4. 政府和香港機管局多年來定期參與珠三角五機場的聯席策略會議，會議內容有助公眾評價機場發展的選項，政府可否將有關文件全部公開？
5. 政府曾否探討如何與珠三角其他機場整合資源？例如，參照現時香港機管局管理赤鱘角和珠海兩個機場的模式<sup>1</sup>，與澳門當局商討由香港機管局共同營運澳門機場，充份利用港珠澳大橋連接香港機場、澳門機場和珠海機場的優勢，用盡這些基建和現有跑道（共四條）的潛力，從而發揮最大的協同效應？
6. 參照世界銀行和歐盟有關評估基建項目的指引，當比較不同選項的優劣時，必須計算「經濟內部回報率」，否則難以定奪那項投資應該優先，為何機管局文件故意省略<sup>2</sup>？若果按照「經濟內部回報率」比較，《香港國際機場 2030 規劃大綱》的方案一（維持雙跑道但加建設施，投資 234 億元（以付款日價格計算則為 425 億元））是否比方案二（興建第三條跑道，投資 862 億元(以付款日價格計算則為 1362 億元)) 優勝<sup>3</sup>？
7. 由於機管局須倚賴政府以撥款或担保借貸的方式填補資金缺口，政府是否有計算若把 628 億元(即方案二與方案一的差額) 投放在房屋、醫療、教育或其他基建上(例如回購西隧或領滙) 所產生的經濟價值，然後再將方案二與方案一公平比較？
8. 參照世界銀行和歐盟有關評估基建項目的指引<sup>4</sup>，計算「經濟淨現值」時必須把「界外成本」(即把項目對社會、健康和環境的影響換算為金額成本) 從經濟價值中扣除。但根據機管局披露的文件，為何它只計算「直接、間接及連帶經濟貢獻」，對「界外成本」隻字不提？
9. 對倫敦希斯魯機場第三條跑道的評價，英國運輸部估計能為用家、企業和政府創造 115 億英鎊經濟價值，但扣除由噪音、空氣污染、交通擠塞、碳排放、基建配套等界外成本共 165 億英鎊後，「經濟淨現值」是負 50 億英鎊，項目由可行變不可行<sup>5</sup>。《香港國際機場 2030 規劃大綱》聲稱「第三條跑道創造 9120 億元經濟淨現值」的結論並大事宣傳，但 9120 億元其實只是「預期經濟貢獻」而非「經濟淨現值」。政府是否默許機管局誤導公眾？

---

<sup>1</sup> 機管局在 2006 年與珠海市政府簽訂協議，負責管理珠海機場 20 年

<sup>2</sup> 機管局《香港國際機場 2030 規劃大綱》第 41 頁

<sup>3</sup> 機管局《香港國際機場 2030 規劃大綱》，按 2009 年價格計算，方案一的經濟淨現值為 4320 億元，方案二為 9120 億元

<sup>4</sup> World Bank, TRN-5 to TRN-26, “Economic Evaluation Notes”; European Commission, “Evaluating Socio-economic development, Sourcebook: Cost-benefit Analysis”.

<sup>5</sup> New Economics Foundation, “Grounded – A new approach to evaluating Runway 3”, p.15, April 2010



10. 鄭汝樺局長一方面強調「發展與環保要平衡」，另一方面機管局拒絕在項目拍板前進行策略性環評，一切環境紓緩及補償方案均欠奉。如此一來，用以「平衡」的天秤上只有一面倒的開發砝碼，另一邊卻空空如也，市民根本無從評價。此舉是否違反程序公義，並加深社會矛盾？

11. 這是特區史上最大的基建項目，對全港牽一髮動全身，例如過千億元的港深機場鐵路是建是停？機場客運量若在 2030 年時真要增加一倍，是否要多一條鐵路進入市區？空氣污染倍增後東涌能否如期發展而不危害公共健康？東涌、馬灣、荃灣、深井、屯門的樓價會否因噪音污染應聲下跌？機管局和空運業會否就市民損失設定賠償計劃？政府可否就上述疑問提供答案？

12. 為何一個關乎經濟、就業、民生和交通政策，超越機管局權限的項目，並非由政府主持公眾諮詢，反而由有利益衝突的機管局主持？此舉會否削弱公眾對諮詢程序公正性的信心？

2011 年 7 月 19 日